Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

WARSZAWA — KATOWICE — LWÓW — POZNAŃ — KRAKÓW — WILNO

NR. 6 CZERWIEC 1933 r. ROK 5



AUTOMOBILISTA



ZAWODOWY

Organ Związku Zaw. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)

Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 — TELEFON 11-16

NR. 6 CZERWIEC 1933 r. ROK 5

Automobilista Zawodowy

Organ Związku Zawod. Automobilistów R. P. (Sekcja Zw. Zaw. Transportowców)
Redakcja i Administracja KATOWICE, ul. Wojewódzka 50 / Tel. 11-16 / Konto P. K. O. 303944

Potężna manifestacja szoferów warszawskich

Dzień 28 kwietnia zaznaczył się w dziejach Warszawy szoferskiej niepowszednią kartą. Warszawa była widownią potężnej manifestacji walczącego już nie o poprawę bytu, ale o samo prawo do egzystencji automobilizmu. Na wezwanie Oddziału Warszawskiego Szoferów i Mech. Sam. naszej organizacji oraz Związku Właścicieli Dorożek Samochodowych warszawscy kierowcy i właściciele autodorożek całkowicie wypełnili wielką salę teatru ATENEUM (Związek Zawodowy Kolejarzy).

Przyległe ulice szczelnie wypełnione były przez długie rzędy taksówek zatrzymanych na czas wiecu. Cały przebieg zgromadzenia, wywody mówców, teksty rezolucyj były wyrazem głębokiej troski najbardziej powołanych przedstawicieli automobilizmu o jego najbliższą przyszłość. Wszystkie aktualne problemy ruchu sam., niewłaściwe formy nowelizacji ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym, niemożność uiszczania nadmiernych opłat drogowych, pod wpływem ogólnego kryzysu i spadających zarobków, sprawa odbierania dowodów rejestracyjnych na wypadek nieuiszczenia podatków, sprawa koncesyj itp. znalazły swój wyraz.

Prócz codziennych kłopotów szoferów i drobnych właścicieli taksówek omawiano cały szereg bolączek automobilizmu, jak np. ogólne sprawy polityki samochodowej. Nie brakło ostrych tonów krytycznych. Jeden z mówców ostro skrytykował podstawy, na których oparta jest budowa samochodów „Fiat“ w Polsce. Zwrócił uwagę na walkę kapitału zagranicznego o wyzysk krajowego ruchu automobilowego. Jeden z mówców poruszył znów podstawowe problemy polityki drogowej, stwierdziwszy, że wprzód należy pobudować drogi, gdyż obecne w krótkim czasie zniszczą pojazdy mechaniczne a potem obciążać automobilizm kosztem reparacji dróg.

W wyniku nader ożywionych obrad uchwalono rezolucję, która głosi, że obecna sytuacja właścicieli dorożek samochodowych, zatem i szoferów zmusza do obaw o najbliższą przyszłość. W dzisiejszych czasach niezwykłego kryzysu gospodarczego nieznaczna liczba zdoła wywiązać się punktualnie z nadmiernych opłat na rzecz państwowego funduszu drogowego, znacznej więc liczbie właścicieli dorożek samochodowych grozi utrata dowodu rejestracyjnego a więc i możności egzystencji a szoferom brak pracy.

Wobec tego zgromadzeni zażądali całkowitego umorzenia zaległości opłat na rzecz P. F. D. i niezdejmowania z tytułu zaległości podatkowych tablic rejestracyjnych oraz zniesienia opłat bieżących od wagi. Jaknajkategoryczniej przeciwstawili się pomysłom koncesjonowania, zmierzającym do uprzywilejowania wielkich firm samochodowych. Wreszcie zażądano wprowadzenia w trybie przyśpieszonym rozporządzenia Ministerstwa Skarbu w sprawie patentów a co za tem idzie podatku obrotowego w myśl wyroku Izby Karnej Sądu Najwyższego z dnia 25. 2. 1933. Prócz tego poruszono cały szereg spraw w wolnych wnioskach. Niektóre z nich poruszamy oddzielnie.

Zgromadzeni rozchodzili się w tem głębokiem przekonaniu, że nieuwzględnienie ich postulatów przyczyniłoby się nietylko do niesłychanej nędzy rzesz, żyjących z automobilizmu, lecz ponadto wzmogłoby kryzys ogólny, odbierając pracę pokrewnym zawodom.

Z zadowoleniem stwierdzić należy, że potężna manifestacja wywołała już jednak pewne skutki. Delegacja dwóch organizacyj w Ministerjum Komunikacji miała sposobność spotkać się z bardziej niż dotąd ustępliwem stanowiskiem władz do postulatów szoferskich. W sprawie zaległości oświadczono delegacji, że zaległości, rozkładane dawniej na jeden rok mają być rozłożone na dwa lata, przyczem z zaległości ma być opuszczone 25 proc. Oczywiście nie jest to jeszcze ujęcie dostateczne, gdyż automobilizm, obciążony podatkami bieżącemi nie jest w możności regulowania zaległości, które winny być umorzone. Również z zadowoleniem należy przyjąć zapewnienie, że wszelkie procenty mają być umorzone, ale nie wyklucza to wcale aktualności sprawy umorzenia samych zaległości.

Poważne znaczenie ma również zapewnienie, że cena benzyny nie będzie wyższa niż 62 gr. za litr, pomimo wprowadzenia podatku od materjałów pędnych. Jednakże w niczem nie przekreśla to konieczności walki o uchylenie podatku od wagi i wprowadzenie jednolitego podatku drogowego od materjałów pędnych.

Kierowcy warszawscy dobrze rozumieją, że tu ich walka się nie kończy, że musi iść dalej aż do zupełnego zwycięstwa słusznych postulatów naszego zawodu.

Wciąż nierozstrzygniętą jest sprawa koncesyj. Naszem zdaniem ludzie, którzy od dziesięciu lat pracują na wozach nie powinni być zmuszeni do odnawiania koncesyj. Nowa koncesja połączona jest z kosztami, zwiększającemi i tak już wielkie obciążenie automobilizmu.

Również co do sprawy zdejmowania znaków rejestracyjnych nie otrzymano zadawalającej i ostatecznej odpowiedzi. To też sprawa ta wymaga jaknajszybszego uregulowania. O wszystkich tych sprawach ogół automobilistów powinien pamiętać, skupiając się w solidarne szeregi dla walki o prawo do egzystencji

Hackenkreuz a socjalizm

Mija już szereg miesięcy od dnia, gdy nad Niemcami powiał zwycięsko sztandar hitlerowski, gdy zapanowało godło „HACKENKREUZU“ — symbol najbardziej brutalnej, bezwzględnej, dzikiej z dyktatur powojennych. Ruch robotniczy niemiecki, który dla niejednego był wcieleniem najbardziej klasycznym zasad ruchu robotniczego, wzorem potęgi organizacji i zwartości — ruch ten w swych dotychczasowych formach dziś nie istnieje. Nie są bowiem wolnym ruchem robotniczem te liche szczątki, które ocaliły swą egzystencję kosztem wyparcia się swych zasad, uznania hitlerowskich komisarzy, przekształcenia się w żałosny kwiatek na kożuchu hitlerowskim.

O dziwo. Ruch ten nie schodzi ze sceny dziejowej pod ciosami wroga. Schodzi bez walki. I to jest najtragiczniejsze. Słusznie pisze biuletyn naszej Międzynarodówki I. T. F., że jeśli dawniej mówiono, że Niemcy nie są Włochami, a więc dyktatura faszystowska jest tam niemożliwa, to dziś słowa te zakrawają na ironję. „Niemcy to nie Włochy“ — więc we Włoszech trzeba było paru lat na zwycięstwo faszyzmu, a w Niemczech dokonano tego w parę tygodni“. „Niemcy nie są Włochami“ — więc organizacje robotnicze miast walczyć, dobrowolnie podporządkowały się dyktaturze, usuwając niemiłych hitlerowcom przywódców, ogłaszając rezolucje, wyrażające gotowość współpracy niezależnie od formy politycznej, uznając wreszcie hitlerowską komedję Pierwszomajową.

Jednak okazało się, że na nic nie przydała się ta uległość wobec hitleryzmu. Zaraz po dniu 1-go maja szturmówki zajęły lokale Związków Zawodowych, zaaresztowały i poddały torturom szereg wybitnych działaczów zawodowych.

Niemiecki ruch zawodowy upadł nie pod ciężarem własnych swych win. Faktem jest, że nie próbował zmobilizować proletarjatu do bojowej rozprawy z faszyzmem, że nie próbował zorganizować strajku powszechnego, czy też innej metody walki i protestu, ale rozbroiła go bynajmniej nie błędna koncepcja i metoda walki zawodowej. Przecież ten ruch zawodowy podniósł klasę robotniczą na poziom wyższy kultury i dobrobytu niż ten, na którym znajdują się robotnicy w szeregu innych krajów. Walczył uczciwie o wyższy poziom płac, o rozwój ustawodawstwa socjalnego. Służył interesom proletarjatu niemieckiego w sposób godny proletarjackiej organizacji. Cóż, kiedy zaszkodziła tu błędna koncepcja polityczna, która klasę robotniczą osłabiła i pozbawiła ją rewolucyjnego rozpędu.

Zapatrzeni w demokratyczną republikę socjaliści niemieccy zbyt mało zwrócili uwagi na to, że republika demokratyczna w dzisiejszej epoce trzymać się może tylko siłami klasy robotniczej i mas pracujących, że dla burżuazji jest niewygodna, że wcześniej, czy później będzie zwalczona, że zniknie pod ciosami reakcji, jeśli masy nie podniosą jej jako swego rewolucyjnego hasła.

Jednak masy te walczą o chleb i pracę. Jeśli nie otrzymają go przy istnieniu demokratycznej formy rządów, łatwo pójdą na pasku reakcji, wskazującej, że zbawienie leży w zdobyciu jakiejś zhitleryzowanej „trzeciej Rzeszy“. To też republika demokratyczna albo stanie się symbolem dobrobytu, albo zaprzepaści się w świadomości mas.

A dobrobyt to socjalizm — to panowanie proletarjatu, budowa planowej gospodarki, służącej potrzebom mas.

A więc albo demokracja stanie się demokracją proletarjacką, stanie się formą polityczną dla gospodarki socjalistycznej, albo nie będzie niczem.

Trzeba naprawić stare błędy, trzeba strzec się błędów towarzyszów niemieckich, dla których socjalizm był na ostatnim planie. Trzeba wysunąć hasło: Socjalizm ponad wszystko.

W krajach, gdzie ustrój demokratyczny został zaprzepaszczony, klasowy ruch robotniczy nie może się oglądać ustawicznie w przeszłość, musi rzucić mosty w przyszłość. Demokracja? Oczywiście, ale bojowa demokracja proletarjacka, w której proletarjat znajdzie formę swego wyzwolenia politycznego.

Władza proletarjatu będzie władzą ogromnej większości i w jej interesie. Ale musi być władzą

energiczną, która uporać się będzie bezlitośnie z oligarchją kapitalistyczną, rozbije jej panowanie.

Kurczowe trzymanie się formułek, zbyt naiwna bałwochwalcza wiara w demokrację, polityczną, zbyt małe przeświadczenie o tem, że w państwie burżuazyjnem proletarjat musi być gotowy do walki nie tylko przy pomocy kartki wyborczej, wszystko to pomściło się srodze w Niemczech — rozbroiło potężną Partję Socjal-demokratyczną oraz związane z nią organizacje zawodowe.

Uczmy się tych doświadczeń. Niech ogół robotniczy zjednoczy się pod hasłem walki o swe panowanie, o gospodarkę socjalistyczną. Dzień, w którym to zjednoczenie nastąpi, będzie ostatnim dniem ustroju kapitalistycznego.

——//——

Podział taksówek na kategorje dla estetycznego wyglądu miasta Krakowa

Zapewne mało jest ludzi w Polsce, a tem samem i na świecie, którzyby wiedzieli już o tem, że magistrat m. Krakowa podzielił bardzo skrupulatnie auto-dorożki na kategorję I-ą, II-gą i III-cią. Wszystko to byłoby całkiem możliwem do wytrzymania, gdyby wraz z tym podziałem nastąpił i kategoryczny podział podatków, wraz ze sławetnym funduszem drogowym, odnośnie do stosunku zarobkowania danej kategorji. Taksówki I-ej kategorji otrzymują stanowiska na Rynku Głównym, kategorja II-ga w obrębie Śródmieścia, zaś III-cia na przedmieściach. Zważywszy teraz, że taksówka danej kategorji odwożąc pasażera na kraniec miasta lub odwrotnie, musi powracać na swe macierzyste stanowisko (postój), robiąc przez to powrotny kurs, za który nikt przecież nie płaci, co naraża na stratę materjalną właściciela taksówki. Opinja publiczna ze wszechstron domaga się obniżki taryfy, nie wiedząc o tem, że obecna, przy nieszczęsnym podziale na kategorje i macierzyste postoje nie przynosi właścicielowi taksówki 80 gr. za kilometr, gdyż jak wyżej wspomniałem, połowę tego zarobku pochłania powrót na macierzyste stanowisko. Ci którzy nie wnikają w całą dolę krakowskiego taksówkarza nie wiedzą a raczej wiedzieć nie chcą, że kilometr nie wynosi przy takim stanie rzeczy 80 gr., lecz 40, ale Panowie grzebiący w papierkach, plątający się w kolumnach cyfr i tak z lekkim sumieniem nakładający podatki i inne świadczenia pojąć tego nie mogą żadną miarą.

Powrócę jednak do odbiegniętej kategorji. Wozy I-szej kategorji mają bezwarunkowo większe dochody, a to ze względu na ich uprzywiljowane „stanowisku", wykupują jednak świadectwa przemysłowe te same co kategorja II-ga i III-cia. Pomysł podziału taksówek na tą oryginalną klasowość umotywowane jest, rzekomo estetycznym wyglądem miasta, względnie samego Rynku, na którym o wielkie nieba, sterczy przecież ten zdaje się mało mający wspólnego z estetyką Rynku, nowoczesny gmach „Feniksa" z cudacznemi kominami i szklanemi „przepuklinami". Jeżeli taki nowoczesny gmach nie razi nikogo swym kontrastem z całością a mało też kogo przeraża wygląd sławnej Wikarówki z „estetycznymi" plamami na swych ścianach od strony Małego Rynku, a w całości obskórnie odrapanej budowli, to cóż mogły zawadzać, lub kogo w oko kłuć, taksówki kategorji II-giej i III-ciej, które są uznane przez urzędową rejestrację jako zdatne do użytku publicznego.

W całym świecie auto-dorożki nie psują estetycznego wyglądu miast, gdyż jest na to obowiązująca ustawa, aby każdy samochód przeznaczony do użytku publicznego, odpowiadał pod względem tak technicznym, zewnętrznym jak też i wewnętrznym całkowicie wymogom jego przeznaczenia i estetycznego wyglądu. Jedynie tylko Kraków zdobył się na tego rodzaju curjoza, jakby na ośmieszenie własne, i dopomożenie wszechwładnemu kryzysowi do gorszego pchania w niemożność płatniczą właścicieli II-giej i III-ciej kategorji. Nie jesteśmy ludźmi, nie mającymi kontaktu z Europą, bo dobrze wiemy, że w Wiedniu, Berlinie, Paryżu a też i na Rivierze kursują dorożki samochodowe o „antycznym" wprost wyglądzie (stare graty), spełniają jednak funkcję swą ku ogólnemu zadowoleniu, nawet naszej tak „wybitnie wybrednej" publiczności, która korzysta z tych trupów w czasie odwiedzania tych miast ku ogólnemu jej zadowoleniu. Warto zaznaczyć, dlaczego w Krakowie taksówki zostały podzielone na kategorje. W czasach dobrej konjunktury taksówki były kupowane i finansowane, przez osoby nie mające nic wspólnego z zawodem automobilowym, a traktujące jedynie dorożkę samochodową jako źródło powiększenia swych dochodów. Panowie ci zajmowali najczęściej wysokie stanowiska o grubych gażach, kupowali zazwyczaj nowe kosztowne wozy, na których amortyzację nie można było liczyć, a to z powodu, że drogi i bruki znajdujące się w stanie opłakanym, niszczyły te samochody przedwcześnie, narażając ich właścicieli na częste i kosztowne warsztatowe remonty. Po niedługim czasie taki właściciel „przemysłowiec" był ze swoim przemysłem i wozem skończony, a pozostawały mu tylko zobowiązania płatnicze, których nawet nie pokrywała sprzedaż posiadanej auto-dorożki, co kończyło się najczęściej dokładaniem ze swej pensji jako smutne „memonto" po autodorażkarskim przemyśle.

Dziś w chwili szalejącej burzy kryzysu, gdy chleb zdobywa się pracą w krwi i pocie, dzieli się bezmyślnie auto-dorożki na kategorje jak by właściciel pierwszej miał konsumować więcej chleba od właściciela drugiej i trzeciej kategorji.

Jak długo będzie istniał ten sławny podział kategorji z tak boleśnie krzywdzącemi postojami (?) tak długo niema mowy o wybrnięciu z formalnego potopu, zobowiązań najróżnorodniejszych świadczeń, które gnają systematycznie do całkowitej ruiny właścicieli taksówek a przedewszystkim tych z II-giej i III-ciej kategorji.

A teraz zobaczmy jaką korzyść z tego odnoszą czynniki skarbowe. Zobowiązania płatnicze jakie uiszczają (i to już z biedą) właściciele auto-dorożek I-szej kategorji, nie są w stanie płacić właściciele II-giej, a tem bardziej III-ciej, którzy zmuszeni są ograniczać do minimum stopę życiową swej rodziny. Wreszcie dochodzi do tego, że z niemożności zapłacenia zaległych podatków i innych wierzytelności, wóz zajeżdża na licytację, a właściciel — szofer pozbawiony warsztatu pracy, idzie na tułaczkę między obcych ludzi, stając się z czasem ciężarem społeczeństwa.

Ale czegóż się nie robi dla estetycznego wyglądu m. Krakowa? Chociaż to wszystko jest kosztem jednostek i w zupełności niezgodne z etyką

społeczną dającą wszystkim jednakie prawa do życia.

Apeluję do P. T. kompetentnych Władz o zniesienie podziału na kategorje auto-dorożek w Krakowie, albo podzielić na takie kategorje wszelkie świadczenia podatkowe, które ma opłacać każdy właściciel auto-dorożki.

Zrujnowany właściciel taksówki III. kategorji.

O większą solidarność w zawodzie

Kwietniowa manifestacja szoferów warszawskich, o której osobno piszemy w innem miejscu niniejszego numeru wysunęła szereg problemów, mających na celu wzrost solidarności między ludźmi żyjącymi z automobilizmu. Jest rzeczą niedopuszczalną, by jedni korzystali z krzywdą innych. Dlatego z uznaniem podkreślić należy uchwałę, głoszącą:

„Należy solidarnie wstrzymać się od kupna samochodów, licytowanych przez firmy na skutek niemożności wywiązywania ze spłacania rat przez nabywców.“

Wiadomo, jaki proceder robią sobie niektóre firmy, wykorzystujące fakt, że w dzisiejszych ciężkich czasach ludzie nie zawsze punktualnie są w stanie opłacić raty. Jedna z firm warszawskich organizowała istne polowania na ludzi, a nawet odbierała podstępem samochody ludziom, którzy zajeżdżali przed jej biuro, by płacić część zaległości, wykazując w ten sposób swą dobrą wolę.

Spekulacyjnym zapędom firm samochodowych przeciwstawić należy solidarność szoferską.

Inna sprawa solidarności na stacjach. Często zdarza się, że pasażer wybiera sobie taksówkę ze środka, a niejeden, choć stanął pierwszy stoi często całemi godzinami, gdyż pasażerów znęciły lepiej wyglądające wozy. Uchwała odnośna głosi: „zainteresowane związki dołożą starań w kierunku przestrzegania kolejnego zajmowania autodorożek przez pasażerów, na co należy uzyskać zezwolenie odnośnych władz. W tym celu wozy powinny stać w odległości nie wyżej kilku centymetrów zderzak od zderzaka, tak, by ze środka nie można było wyjechać“.

Nie mniej charakterystyczną jest uchwała w sprawie t. zw. strzelców, t. j. tych szoferów, którzy wyłapują pasażerów z nielegalnych miejsc postoju.

Wreszcie na specjalne podkreślenie zasługuje poniższa uchwała: „ogół zebranych będzie bojkotował wszystkie wielkie firmy i drobnych właścicieli, którzyby chcieli przerzucić na barki szoferów u siebie zatrudnionych ciężary opłat, i podatków na Państwowy Fundusz Drogowy, zmniejszając w tym celu procentowy zarobek szofera“.

Jeśli słusznem jest żądanie, by w walce o zagrożoną egzystencję zawodu stanęli ręka w rękę drobni właściciele i szoferzy, to zastrzec się należy przeciw czynieniu z pracowników kozłów ofiarnych i zwalnianiu na ich barki następstw kryzysu, czy też błędnej polityki podatkowej w stosunku do automobilizmu.

Postój przy dworcu głównym

Jedną z głównych plag kierowców taksówek warszawskich był postój na dworcu głównym zorganizowany niezwykle chaotycznie. Przy dworcu przychodzącym taksówki stać musiały ukośnie, wozy wybierali pasażerowie bez żadnego porządku ze środka. Organizacja nasza niejednokrotnie poruszała tę sprawę w prasie i w rozmowach z władzami, ale jakoś długa sprawa ta nie była przez władze rozstrzygana w sposób logiczny. Wreszcie od 23 maja sprawa ta ma być uregulowana tytułem próby po licznych kołataniach w sposób następujący: taksówki stać będą gęsiego równolegle do dworca przyjazdowego, zaś zapas ma być umieszczony od wylotu Chmielnej i na ul. Wielkiej, po prawej jej stronie. Prywatne automobile stać mają pod murem od wylotu Marszałkowskiej i Chmielnej, przyczem między nimi a taksówkami od Chmielnej ma być umieszczona barjera. Pasażerom brać wolno taksówki tylko przed dworcem a nie z zapasu.

—◆—

Technika samochodów ciężarowych

Rozwój techniki samochodów ciężarowych osiągnął ostatnio tak wielkie rozmiary, że warto specjalnie zastanowić się nad tem zagadnieniem. Posiłkujemy się bardzo dobrem zestawieniem, dokonanem w wydawnictwie miesięcznem naszej Międzynarodówki — I. T. F.

Dzisiejszy typ wielkiej ciężarówki jest całkowicie odmienny od dawnego. Zamiast jednego wozu mamy traktor z przyczepkami. Przytem dzisiejszy traktor nie zawsze jest maszyną ciężką, niezręczną, ale bardzo często osiągać może znaczne szybkości. Korzyść osiągana z tego typu ciężarówki polega na tem, że traktor w czasie wyładowywania i załadowywania może być używany do innych prac.

Specjalny typ traktoru t. zw. Sjamski (od słynnych swego czasu zrośniętych braci sjamskich) zaopatrzony jest w podwójny motor, przyczem jeden z motorów może być wyłączony, jeśli ciężar nie jest nadmierny. Siła motoru wynosi 80 — 100 Koni Mech. Niesłychanie rozwinęła się też technika wozów przyczepnych — przyczepka o nośności do 12 ton nie jest rzadkością. Porównajmy ten stan rzeczy z tak jeszcze niedawnym, gdy ciężarówka z przyczepką o nośności 5—6 t. i szybkości 20—30 km. godz. była najwyższym wyrazem techniki. Jeśli buduje się ciężarówki o przyczepkach, mogących pomieścić 15 ton, wtedy powstaje bardzo poważny problem łączenia wozów. Łączenie jest zazwyczaj automatyczne, przyczem może być dokonywane z kabiny szofera w traktorze. Również hamulce są w ten sposób urządzone, że w razie zahamowania traktoru, automatycznie zaczynają działać hamulce przyczepek. Działalność hamulca wzrasta w stosunku do szybkości jazdy i wielkości ładunku.

W dziedzinie autobusowej mamy postęp zarówno, jeśli chodzi o wielkość jak i komfort. Przed wojną autobus był w gruncie rzeczy ciężarówką, w której umieszczono ławki i którą zaopatrzono w schodki dla pasażerów. Dziś jest to raczej wóz osobowy, powiększony do wielkich rozmiarów. Wielkie dwupokładowe autobusy oraz autobusy sypialne, mogące podążać z szybkością 90 km./godz. są obra-

Polska Marynarka Handlowa skazana przez kapitalistów na zgubę

Gdynia jest jedynem portem morskim w Polsce, i dużo czytano o różnych uroczystościach i imprezach, urządzonych na rzecz Gdyni i młodej marynarki polskiej. Pozatem istnieją różne Ligi Morskie, ba, nawet Kolonjalne, które przecież mają za zadanie popierać młodą polską marynarkę.

Niestety zdaje się cała działalność wszystkich tych instytucyj oficjalnych i półoficjalnych polega na urządzaniu jakichś tam manifestacyj i uroczystości.

Obecnie, gdy obrót towarowy Gdyni wynosi przeszło miljon ton miesięcznie, dla polskich statków i okrętów nie ma zatrudnienia. Prawie 80 % marynarzy polskich jest bezrobotnych i czeka na zatrudnienie. A przecież część obrotu towarowego Gdyni starczyłaby na zatrudnienie całej marynarki polskiej.

Tych kilka statków i okrętów, które jeszcze kursują obsługują po części emeryci z marynarki wojennej i uczniowie szkoły morskiej, odbierając chleb marynarzom i oficerom marynarki handlowej.

Związek Transportowców i Związek Oficerów Marynarki Handlowej zorganizowani w Kom. Centr. Zw. Zaw. wystąpiły do spólnej akcji, żeby spowodować miarodajne czynniki do wkroczenia w te stosunki i nakazanie kapitalistom, żeby nie bojkotowali statki i okręty polskie. Marynarze i oficerowie polskiej marynarki handlowej są wogóle po macoszemu traktowani.

Nie obowiązują dla nich ustawy o Kasach Chorych, o czasie pracy, o ubezpieczeniu na wypadek bezrobocia itd. Są wprost skazani na łaskę losu. Tak na przykład nie chce zakład ubezpieczeń uznać oficerów marynarki handlowej za pracowników umysłowych. O stosunkach Gdyńskich byłoby dużo pisać. Ale jest tam tak jak prawie wszędzie w Polsce. Jest konjunktura, to robotnik i pracownik nie korzysta z tego. Jeżeli nastąpią krytyczne czasy, wtedy ponosi wszelkie ofiary tylko i wyłącznie robotnik i pracownik, bo kapitaliści i do kiepskich interesów dopłacać nie chcą.

A w Gdyni jest przecież konjunktura, ale kapitaliści chcą wymusić od Rządu zbyt wysokie subwencje dla marynarki handlowej i dlatego uprawiają bojkot okrętów i statków polskich, niszcząc tem samem i egzystencje marynarzy już tak źle opłaconych.

W stosunku do kapitalistów rząd nie może się zdobyć na silną rękę. Robotnicy powinni o tem zawsze pamiętać, że los swój mogą poprawić tylko własnym wysiłkiem.

zem udoskonalenia i komfortu. Zresztą i tu znajduje zastosowanie traktor. T. zw. „floating Pullman“ składa się z traktora i przyczepki i pomieścić może 52 osoby. Najnowszym typem jest jednak t. zw. twin-coach, który oznacza przeniesienie wszelkich dogodności tramwaju na autobus. Motor umieszczony jest wewnątrz, nie zabierając miejsca, co ma specjalne znaczenie w ruchu ulicznym. Równomierna budowa karoserji, równomierny rozkład ciężaru na tylne i przednie koła, drzwi pneumatyczne i niewielka wysokość przy wchodzeniu — oto korzyści tej nowej konstrukcji. Stosuje się już tu często motor na ciężkie oleje. W Stanach Zjednoczonych są już w ruchu tysiące takich wozów. Pisaliśmy już w piśmie naszym o niezwykłem rozpowszechnieniu motorów Dieselowskich, które zaczyna się już stosować do samochodów osobowych, cóż dopiero powiedzieć o niezwykłem rozszerzeniu motorów na ciężki materjał pędny, jeśli chodzi o wozy ciężarowe. Mniejsze koszta, mniejsze niebezpieczeństwo pożarowe wobec użycia gorzej zapalnego materjału pędnego, stanowią, jak wiadomo korzyści zastosowania „Dieslów“. Wszystkie większe fabryki ciężarówek obok motorów karburatorowych, produkują dziś „Dieselowskie“, a niektóre posunęły się do tego, że wyrabiają same „Diesle“.

Nie można też pominąć milczeniem najnowszej inicjatywy w postaci motoru na gaz drzewny.

Narazie jesteśmy pod tym względem jeszcze w sferze eksperymentów. Budowa odpowiedniego generatora przedstawia jeszcze duże trudności, gdyż przyrząd ten zajmuje dużo miejsca, co zwłaszcza, jeśli chodzi o autobusy odbija się na wyglądzie wozu wysoce niekorzystnie. W ciężarówkach umieszczano dotąd generator z boku siedzenia kierowcy, by nie tracił on możności obserwowania sytuacji z boków. W innych wypadkach umieszczano generator za miejscem dla kierowcy, na powierzchni ładunkowej, a przewód prowadził ponad kabiną kierowcy. W autobusach miejskich w jednem z miast niemieckich generator mieści się z tyłu wozu, a przewody do motoru prowadzą ponad dachem autobusu.

W generatorze drzewo lub węgiel drzewny spala się w gas i z tego gazu tworzy się następnie mieszankę.

Interwencja warszawskiej organizacji szoferskiej

Warszawski oddział szoferów zwrócił się do Urzędu Przemysłowego w sprawie następującej:

Firma samochodowa Citroën, eksploatująca na własną rękę pewną liczbę taksówek w Warszawie, na taksówkach tych umieściła swoją reklamę, odróżniając je w ten sposób od innych taksówek warszawskich.

W ten sposób powstaje specjalne wyróżnienie owych taksówek: krzywdą innych właścicieli i kierowców auto-dorożek. Zarazem powstaje niezdrowa konkurencja. Uwydatnia się ona również w stosunku do samochodów nabytych w firmie Citroën, które nie są zaopatrzone w odznaki firmowe na podobieństwo wozów, eksploatowanych bezpośrednio przez firmę.

Powołując się na fakt tej niezdrowej konkurencji organizacja nasza zwróciła się do Urzędu Przemysłowego, by zarządził zdjęcie przez firmę Citroën znaków reklamowych.

W wypadku nieuwzględnienia naszego postulatu, poproszono Urząd, by pozwolił innym właścicielom taksówek na umieszczenie odpowiednich znaków reklamowych.

Wiadomości z Oddziałów

WARSZAWA

Baczność koledzy warszawscy!

Podajemy do Waszej wiadomości, że plombowanie liczników taksówkowych będzie dokonywane w Warszawskim Okręgowym Urzędzie Wag i Miar — Długa Nr. 31, od 1. czerwca w godzinach od 8 do 15.

*

Zarząd Oddziału Szoferów i Mechaników Automobilowych w Warszawie został zdekompletowany i na skutek tego nie mógł pełnić należycie swych obowiązków. Wystąpili z Zarządu przedstawiciele szoferów wozów prywatnych oraz szoferów taksówkowych, a pozostali tylko przedstawiciele właścicieli dorożek samochodowych. Stworzyło to stosunki nad wyraz niezdrowe, gdyż istnieje sekcja właścicieli, której zadaniem jest obrona interesów tej kategorji. Zarząd Oddziału winien reprezentować interesy wszystkich kategoryj pracowników w naszym zawodzie i nie ograniczać się do jednej grupy.

Zaniedbanie ogólnej roboty odbiło się nader niepomyślnie na stanie organizacji.

W dodatku niektórzy członkowie Zarządu spowodowali rozgoryczenie w szeregach organizacji, gdyż rzucano gołosłowne obelgi na członków związku, mających wielkie zasługi dla organizacji.

Jeden z dowodów zaniedbywania się w obowiązkach przez Zarząd może być fakt, że Zarząd poprzedni zamówił stół plastyczny dla sądu, a stół ten, otrzymany staraniem poprzedników nie został wykorzystany i bez żadnego pożytku dla szoferów i sądownictwa leży w lokalu Związku długie miesiące.

Zadaniem Komisji Organizacyjnej będzie unormowanie stosunków w Oddziale i doprowadzenie do wyborów nowego Zarządu.

KRAKÓW

Ograniczenie ruchu ciężarowego pojazdów mechanicznych na odcinkach dróg Woj. krakowskiego

Urząd wojewódzki krakowski podaje, że wskutek złego stanu mostu Nr. 95/I na Wisłoce pod Pilznem w ciągu drogi państwowej Nr. II w km. 94.8 na odcinku Dębica — Pilzno, ruch ciężarowy na tym moście zostaje ograniczony, przyczem największa całkowita waga pojazdów wraz z ładunkiem nie może przekraczać 2.500 kg. (dwie i pół tony). Dla wozów, których ciężar przekracza normę powyższą, wyznacza się objazd z Dębicy przez Straszęcin — Grabiny — Chotową — Lipiny do Pilzna.

*

W związku z przystąpieniem w dniu 9 maja 1933 do wymiany pokładu mostowego na żelaznym moście III-cim na Wiśle, Magistrat zarządza:

1) ruch kołowy na wymienionym moście zamyka się całkowicie na czas robót od dnia 9 maja 1933 r.;

2) ruch tramwajowy i pieszy zostaje utrzymany;

3) objazd dla pojazdów osobowych wyznacza się przez most drewniany w ul. Mostowej, względnie przez most imienia Marszałka Piłsudskiego, a dla pojazdów ciężarowych przez most imienia Marszałka Piłsudskiego.

Na czas zostaną ustawione w stosownych miejscach tak po stronie krakowskiej, jak i podgórskiej odpowiednie tablice ostrzegawcze.

Korespodencje działu ogłoszeniowego i abonentów prosimy kierować do Z. Z. T. oddział szoferów.

Kraków, Plac Matejki 4

POZNAŃ

Oddział Poznański przystąpił nareszcie do uporządkowania u siebie stosunków. Już od dłuższego czasu odczuwało się w organizacji robotę jednostek, zdążających do rozbicia związku. Jednostki te były i w Zarządzie Głównym znane, przyglądano się jednak przez pewien czas ich kreciej robocie, chcąc się bliższych szczegółów dowiedzieć. I okazało się, że robotę rozbijacką prowadzili ludzie z nakazu innych, gdyż będąc na posadach, wykonali rozkazy ich pracodawców. Innym znowu obiecano posady.

Parę członków uwierzyło obiecankom, i poszli również. Większa część członków jednak pozostało wiernych naszemu Związkowi i z tem większem wysiłkiem będą się starali, żeby oddział nasz został po zreorganizowaniu odbudowany i był tem silniejszy.

Nie możemy przejść do porządku dziennego nad tem, co pozwolił sobie niejaki Gebel, który otrzymał dzięki naszemu Związkowi dobrze płatną posadę, bo zarabiał do 600.— zł. miesięcznie, pobierał przez przeszło 15 miesięcy wsparcie związkowe i z zakładu ubezpieczeń (otrzymał razem przeszło dziesięć tysięcy złotych). Taki człowiek ma czelność mieć jeszcze pretensje do Związku, do którego zaledwie parę złotych zapłacił.

Niedawno temu jeszcze, bo parę tygodni, to razem z innymi którzy obecnie poszli uchwalał rezolucje, wyrażające uznanie i zaufanie władzom Związku Zawodowego Automobilistów R. P., potępiając rozbijacką robotę jednostek. Sami się urządzili i związek nasz może być zadowolony, że się pozbył tak mało wartościowych jednostek.

LWÓW

Dnia 17. maja b/r. kolega Zawada Mikołaj jadąc swą autodorożką o godz. 11.30 ulicą Dojazdową w kierunku Dworca Głównego prawą stroną jezdni wioząc chorego pasażera (po operacji), zmuszony był jechać bardzo wolno i wymijać wyboje, by nie drażnić rany pasażera. Naprzeciw magazynu celnego stała fura po prawej stronie nieco bliżej środka jezdni, żeby ją wyminąć zmuszony był zjechać nieco na lewą stronę jezdni (ponieważ z prawej strony wymijać nie wolno), by furmankę wyminąć poczem zajechał pod bramą wchodową Głównego Dworca. Tamże przystąpił do niego posterunkowy Nr. 1637, który zażądał od niego zapłacenia 2 zł., nie mówiąc za jakie przekroczenie. Na zapytanie za co ma płacić, posterunkowy odpowiedział: „Milcz! bandyto. Jeździcie po latarniach, musimy was nauczyć raz porządku"; poczem zażądał ukazania prawa jazdy co też nastąpiło. Po wylegitymowaniu sprowadził kol. Zawady na Komisarjat P. P., i wręczył mu wezwanie, które przyjął mimo, że do winy się nie poczuwał.

Naoczni świadkowie zajścia są: Jan Jaworski, dróżnik kolejowy i Anna Jaworska; zamieszkali: Zdołbunów 75.

Co na to władze? Czy w Polsce już tak daleko, że każdy sobie policjant może obywateli, którzy ciężko zarabjają na swój kawałek chleba, wyzwać od bandytów itp.?

Domagamy się surowego ukarania posterunkowego Nr. **1637**

*

Dnia 28. maja b/r. o godz. 24-tej zjawił się swą autodorożką Nr. pol. 287 na Dworcu Głównym jako zamówiony do pociągu na godz. 24.55 co było zanotowane w książce zamówień W czasie, gdy oczekiwałem nadejścia pociągu zauważyłem, że mam defekt na tylną oponę ze strony prawej i zabrałem się natychmiast do naprawy defektu. W tym czasie nadszedł posterunkowy Nr. **991**, który nie rozumiejąc czy też nie chcąc zrozumieć wytłumaczonego mu powodu postoju, kazał mi natychmiast odjechać. Na moje perswazje, że po pierwsze zamówienie to jest zanotowane w książce zamówień, a po drugie autodorożka stoi na defekcie, zaś oś samochodu na lewarku, nie chciał to uznać i zażądał ukazania prawa jazdy. Prosiłem go przeto, by zapisał numer samochodu, a ja po ukończeniu roboty jakoteż odwiezieniu pasażera zgłoszę się na Komisarjat. Wtedy porwał mnie posterunkowy za rękę i trącając po schodach wystybulu prowadził na Komisarjat. W trakcie tego przy samych drzwiach zjawiła się pasażerka, która mnie zamówiła, odzywając się tymi słowami: „O co chodzi, proszę go zostawić, bo ja go zamówiłam". Na to posterunkowy puścił moją rękę i powiedział, że muszę iść na Komisarjat za rzekomo stawiany opór, gdzie też bezzwłocznie się udałem i zostało mi wypisane wezwanie co oczywista nie przyjąłem, ponieważ do żadnego przewzinienia się nie poczuwałem.

Przez czas trwania wspomnianego incydentu nadszedł pociąg, tem samem nie byłym w stanie defektu naprawić, a goście zmuszeni byli czekać, co było powodem różnych komentarzy, tak ze strony pasażerów, jak i osób zebranych w tym czasie.

Tkaczyszyn Aleksander
zam. Lwów, św. Józefa 6.

Świadkami powyższego zajścia są: 1) Afja Dorochtówna, zam Lwów, Połockiego 38. 2) Mamoń Jan, zam. Zniesienie, Poprzeczna 6.

Wiadomości z świata

Centralna Amerykańska Federacja Automobilistów

Z końcem ub. r. zebrali się na naradę w San Salwador reprezentanci związków transportowców „Union Central de Chauffeurs de Guatemala", „Liga National de Chauffeurs de Nicaragua" i przedstawiciele „Union Central de Chauffeurs de L. Salvador", aby radzić nad utworzeniem Amerykańskiej Federacji Automobilistów. Obecnie oczekiwana jest aprobata tychże związków. Spodziewać się należy, iż i inne związki Środkowej Ameryki przystąpią do nowo utworzonej Federacji.

Stołeczne przedsiębiorstwo autobusowe w Budapeszcie

znowu obniżyło płace szoferom i mechanikom (które i tak są bardzo niskie) przy równoczesnym zwolnieniu części personelu. Przedsiębiorstwo korzystając z sytuacji jaka się obecnie wytworzyła wprowadziło nowy regulamin (dla siebie korzystny) na niekorzyść szoferów. Szoferzy są obecnie zatrudniani w niedzielę i święta za co wynagradzani są tylko 25 proc. za każdą godzinę dyżuru świątecznego a 50 proc. za każdą godzinę jazdy, tylko w razie całodziennej jazdy 100 proc. — Przedtem za niedzielę wolną od pracy przysługiwało prawo normalnej gaży dziennej. — Tak więc przedsiębiorstwo na wyzysku szoferów chce się wzbogacić.

Utworzenie kartelu transportowców na Węgrzech

Z początkiem tego roku po porozumieniu się z szeregiem przedstawicieli transportowców naddunajskich utworzony został kartel dla spławu na Dunaju. — Wraz z utworzeniem kartelu ceny spławu na Dunaju zostały podwyższone o 35 do 40 procent. — Wiele więc to wpłynie na podwyższenie cen ważnych produktów codziennej potrzeby (zboże, nafta i t. d.).

Sekcja Transportowców Esperantystów przy I. T. F.

Od kilku lat istnieje przy I. T. F. w Amsterdamie (Holandja) sekcja transportowców władająca językiem międzynarodowym esperanto. Muszę nadmienić, iż spełnia ona wielką rolę w porozumieniu się z oddziałami w innych państwach. Sekcja esperanto przy I. T. F. ku zadowoleniu wszystkich, wydaje biuletyn (komunikaty prasowe w języku esperanto), które można otrzymać adresując: I. T. F. Kominikój Por la Gazetaro, Amsterdam Holando Wondelstrat 61, zapisując się na członka.

Muszę wspomnieć, iż krakowski Oddział Transportowców Rzp. kilkakrotnie urządzał już kursy języka m. esperanto dla swych członków, a obecnie także prowadzi się w oddziele wileńskim. — Oto język dla wszystkich zrozumiały rozpowszechniony na całym świecie.

Z powrotem do pracy ręcznej

Jeden z kierowników amerykańskiej fabryki samochodów General Motors wskazuje na fakt nawrotu do pracy ręcznej. Ci fabrykanci, którzy dawniej pragnęli jak najbardziej obniżyć koszty produkcji przez zastosowanie nowych urządzeń, dziś zastanawiają się nad zastosowaniem pracy ręcznej.

„General Motors" zatrudnia dziś więcej rzemieślników niż przed rokiem lub 2 laty. W niektórych działach fabrykacji praca ręczna wzrosła o 20 proc. Najlepiej nawet ustalona kalkulacja w granicach poszczególnego przedsiębiorstwa mianowicie redukcja kosztów produkcji jest z punktu widzenia ogólno-gospodarczego nie zawsze najwyższą mądrością.

Przemysłowiec ma rację, ale chodzi tu tylko o ustrój kapitalistyczny, w którym nowoczesne urządzenia dławią się w kajdanach systemu gospodarczego.

SPIS ODDZIAŁÓW
Zw. Zaw. Automobilistów
(Sekcja Zw. Zaw. Transportowców R. P.)

ZARZĄD GŁÓWNY:
Warszawa, ulica Czerwonego Krzyża 20
Telefon 325-31

Oddział	Adres	Dzień zebrania	Lokal zebrań
Bielsko	Okręgowy Sekretarjat Z. Z. A., Rosner, Republikańska 4	1. sobota po 1. każdego mies.	Restauracja Feiner „Pilsnerhof"
Borysław	Zw. Zaw. Kierowców — Dom Robotniczy ulica Mościckiego 9a		
Cieszyn	Kubień Alojzy, Frysztyckie Przedmieście 133	1. i 2. sobota każdego mies.	Restauracja Fr. Piller ul. Celesty
Gdynia	ulica Portowa 26		
Katowice	Okręgowy Sekr. Z. Z. A., ul. Wojewódzka 50 telefon 11-16	1. czwartek po 1. każdego miesiąca	Świetlica T. U. R. Kościuszki 42
Kraków	Z. Z. T., Plac Matejki 4	3-go każdego miesiąca	Plac Matejki 4
Królewska Huta	Jan Cmok, Straż Pożarna, ulica Bytomska	1. poniedziałek po 1. każdego miesiąca	Restauracja róg ul. Katowicka Sławowa Ertel
Lwów	Z. Z. T., ulica Zielona 7		
Łódź	Okręg. Sekretarjat Z. Z. T., ul. Narutowicza 50	pierwszy wtorek po 1. i 15. każdego miesiąca	W lokalu związkowym, Narutowicza 50
Mikołów	pod Katowice	na piśmie	Hotel Dom Polski, Rynek
Poznań	Rada Zw. Zawodowych ulica Zamkowa 7		
Radom	Z. Z. T., Emiljanów Al., ulica J. Malczewskiego 10		
Rybnik	Stalmach Józef, ulica Halera 2	1. wtorek po 1. każdego mies.	Restauracja Kaczmarczyk, Plac Wolności
Siemianowice	**M. Kulczyński, Siemianowice**	**piątek po 1. każdego mies.**	**Restauracja p. Prochoty ulica ks. Stabika 8**
Sosnowiec	Pietrzak Leon, ulica Wielka 12	1. niedziela po 1. każdego mies.	Dom Ludowy, Jasna 2(
Tarnowskie Góry	pod Katowice	zaproszenie na piśmie	Restauracja Wieczorek, Plac Wolności
Tychy	Matera Paweł, Browary Książęce	1. niedziela po 1. każdego mies.	Kawiarnia p. Drabik ul. Sienkiewicza
Warszawa	Z. Z. T., ulica Czerwonego Krzyża 20 telefon 325-31 — pokój 38		
Wilno	Z. Z. T., ulica Wileńska 17—6		
Wieluń	Z. Z. A., F. Czyż, ulica Niedzielska 6		
Włocławek	Z. Z. A., Z. Z. T., Kościuszki 6, Klub Robotniczy		
Żywiec	pod Bielsko	1. niedziela po 15 każdego mies.	na piśmie